Tweede Kamer der Staten-Generaal

2

Vergaderjaar 2014–2015

Aanhangsel van de Handelingen

Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

2668

Vragen van het lid **Van Helvert** (CDA) aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu over *ZZP-piloten naar aanleiding van de beantwoording van eerdere vragen* (ingezonden 3 juni 2015).

Antwoord van Staatssecretaris **Mansveld** (Infrastructuur en Milieu) (ontvangen 23 juni 2015).

Vraag 1
Op basis waarvan wordt de conclusie getrokken dat de ZZP-constructie niet op grote schaal wordt gebruikt door Nederlandse maatschappijen, als er geen exacte gegevens beschikbaar zijn over hoeveel ZZP-piloten bij Nederlandse maatschappijen vliegen?[1]

Antwoord 1
Er is ambtelijk contact geweest tussen mijn ministerie en een aantal Nederlandse luchtvaartmaatschappijen en de Vereniging van Nederlandse Verkeersvliegers (VNV). In die contacten is door de partijen aangegeven dat, hoewel er geen exacte gegevens voorhanden zijn, het algemene beeld is dat ZZP contracten niet op grote schaal wordt gebruikt door Nederlandse luchtvaartmaatschappijen.

Vraag 2
Op welke wijze kan wel inzicht verkregen worden in de omvang van het aantal ZZP-piloten dat in dienst is bij Nederlandse maatschappijen en wilt u dat achterhalen?

Antwoord 2
Voor inzicht in de exacte omvang van het aantal ZZP-contracten bij de Nederlandse luchtvaartmaatschappijen moeten gegevens worden opgevraagd bij de luchtvaartmaatschappijen zelf. Voordat deze gegevens worden opgevraagd, moet echter duidelijk zijn wat het doel is van deze opvraag en of dit doel niet op een andere manier kan worden bereikt. Het streven van dit kabinet is immers om de lasten van bedrijven zoveel mogelijk te beperken.

[1] Zaaknummer 2015Z09307

ah-tk-20142015-2668
ISSN 0921 - 7398
's-Gravenhage 2015

Vraag 3
Wilt u de zorgen omtrent het gebruik van ZZP-constructies ten aanzien van piloten voorleggen aan het Europese Agentschap voor de Veiligheid van de Luchtvaart (EASA)?

Antwoord 3
De zorgen omtrent het gebruik van ZZP-contracten zijn bekend bij EASA. EASA heeft een speciale werkgroep ingericht die een inventarisatie heeft gemaakt van de mogelijke veiligheidsrisico's van deze contracten. Uit de nu beschikbare data is geconstateerd dat er geen sprake is van een veiligheidsprobleem. De recente Europese verordening betreffende het verplicht melden van voorvallen (EU 376/2014) maakt gedegen monitoring van de ontwikkelingen mogelijk omdat alle veiligheidsproblemen nu anoniem moeten worden gemeld. In het zogenaamde het European Aviation Safety Plan (EASp) zal nader worden aandacht worden besteed aan hoe aan deze gedegen monitoring invulling kan worden gegeven. De EASA werkgroep, waar ook Nederland zitting in heeft, zal hier dit proces verder volgen.

Vraag 4
Deelt u de gedachte dat dergelijke arbeidsrelaties niet zouden moeten voorkomen, zeker niet in een branche waarbij piloten de verantwoording dragen voor de veiligheid van passagiers?

Antwoord 4
Een ZZP-contract op zich zelf hoeft geen onwenselijke arbeidsrelatie op te leveren of druk te leggen op een piloot waardoor deze niet meer in staat is om de verantwoording te dragen voor de veiligheid van passagiers. Zoals in mijn eerdere brief is aangegeven zijn er harde eisen die aan het verkrijgen en behouden van een vliegbrevet worden gesteld. Deze vormen de garantie dat alleen competente piloten verantwoordelijkheid in een vliegtuig krijgen. Dit systeem is een van de hoekstenen waardoor luchtvaart zo veilig is. De ZZP-contracten hebben, zoals hierboven is toegelicht, reeds de aandacht van EASA en de eventuele gevolgen voor veiligheidsrisico's wordt nauwlettend in de gaten gehouden.
Ik vind het belangrijk om de ontwikkelingen op de arbeidsmarkt voor piloten goed in de gaten te houden. In het AO luchtvaart van 4 juni jl heb ik u toegezegd om met het Ministerie van Sociale Zaken en Werkgelegenheid (SZW) in overleg te treden over de positie van net afgestudeerde piloten op de arbeidsmarkt. In dit overleg zal daarom ook worden gesproken over de ontwikkelingen met ZZP-contracten en de gevolgen die dit kan hebben voor de omstandigheden waaronder een piloot zijn werk moet doen.

Vraag 5
Deelt u de visie dat ZZP-piloten die in het nauw gedreven zijn om hun brevet up to date te houden, geen goede basis vormen voor een veilige vlucht?

Antwoord 5
In algemene zin geldt dat er een bedrijfscultuur moet zijn waarbij een piloot op een goede wijze zijn werk kan doen en zich niet «in het nauw gedreven» voelt. Dit geldt ongeacht of er sprake is van een ZZP-contract of een andere vorm van arbeidscontract.

Vraag 6
Welke acties kunt en wilt u ondernemen om de EASA ertoe te bewegen dit onmogelijk te maken?

Antwoord 6
Zoals hierboven is aangegeven hebben de ZZP-contracten al de aandacht van EASA. Zolang er geen causaal is aangetoond tussen veiligheid en deze vorm arbeidscontacten zie ik geen reden om aan EASA te vragen dit soort contracten voor piloten onmogelijk te maken.

Vraag 7
Hoeveel vliegtuigen vlogen afgelopen jaar en vliegen op dit moment boven Nederland met piloten die met dergelijke ongewenste constructies in de cockpit zitten?

Antwoord 7
Om antwoord op uw vraag te kunnen geven zouden gegevens verzameld moeten worden over alle luchtvaartmaatschappijen die over Nederland vliegen en de precieze inzet van hun piloten per vlucht en de contractvorm waaronder zij werkzaam zijn. Over deze gegevens beschik ik niet.